



ระบบตัวร่วม และรถไฟฟ้าสายสีเขียว ความจริงจังตั้งใจของนายกฯ ลุงตุ๋

นายกฯลุงตุ๋ เป็นคนที่มีจุดแข็ง คือ “จริงจังตั้งใจทำงาน” และ “จริงใจ” กับเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชน

อะไรที่มีนโยบายไปแล้ว หรือนายกฯ มีข้อสั่งการไปแล้ว ก็ให้มีการติดตาม

นอกจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีที่ทยอยก่อสร้างในทุกวันนี้ การบริหารจัดการระบบที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพ ก็เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็น

ปัจจุบัน มีเรื่องที่นายกฯ เคยมีข้อสั่งการ มีนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนคำสั่งหัวหน้า คสช.เกี่ยวกับการจัดการระบบรถไฟฟ้าที่น่าสนใจ และยังไม่สำเร็จ 2 เรื่อง

1. ระบบตัวร่วม

นายกฯลุงตุ๋ ให้มีการนำระบบตัวร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

ปัจจุบัน พบว่า พยายามดำเนินการ แต่ยังไม่สำเร็จ

(1) การนำบัตร EMV (Europay Mastercard and Visa) มาใช้ในการพัฒนาระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีแบบไร้สัมผัส (Contactless) มาใช้ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งสาธารณะด้วยบัตรเพียงใบเดียว ทำให้ผู้โดยสารไม่ต้องพกบัตรหลายใบ ช่วยลดระยะเวลาในการซื้อตั๋วโดยสาร และช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการระบบตั๋วของผู้ให้บริการ

(2) แผนงานการนำบัตร EMV มาใช้กับระบบ

ขนส่งมวลชนสาธารณะ ปี 2564 - 2565 ได้แก่ รถไฟฟ้า (สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน และสายสีแดง) โดยกำหนดให้บริการ EMV เต็มรูปแบบได้ภายในเดือนมีนาคม 2565

(3) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับทั้งภาคราชการและภาคเอกชน และให้มีการจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมต่างๆ ของระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติฯ อยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็น โดยคาดว่าจะเสนอต่อคณะรัฐมนตรีได้ภายในกลางปี 2565 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในเดือนธันวาคม 2565

(4) การศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตเมือง โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร (ราคาเมื่อปี 2544) มีค่าแรกเข้า เริ่มต้นที่ 10 บาท และมีอัตราค่าโดยสาร 1.8 บาท/กิโลเมตร ส่วนโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร ปี 2562 มีค่าแรกเข้าเริ่มต้น ที่ 11.87 บาท และมีอัตราค่าโดยสาร 2.14 บาท/กิโลเมตร

ว่ากันตามตรง ปมปัญหาเชิงผลประโยชน์ คือ การเก็บค่าแรกเข้าของผู้โดยสารของแต่ละผู้ประกอบการที่ใช้ระบบตัวร่วม การเจรจาต่อรองหาข้อตกลงร่วมกันเป็นสิ่งลำบาก ถ้าทุกรายต้องการคิดค่าแรกเข้าเต็ม ต้องการได้ผลประโยชน์เต็มที่เหมือนเดิม การมีตัวร่วมก็จะได้ลดราคาค่าโดยสารรวมสักเท่าใด แต่ถ้ายอมกันคนละหน่อย เพื่อให้ค่าโดยสารเฉลี่ยถูกลง ก็จะได้ปริมาณผู้โดยสารโดยรวมมากขึ้นทั้งระบบ

2. ปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียว

นายกฯลุงตุ๋ เข้าใจปัญหานี้ตั้งแต่สมัยรัฐบาล คสช. ซึ่งได้แก้ปัญหารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไปแล้ว โดยขยายสัญญาเอกชนผู้เดินรถเจ้าเดิมไปเรียบร้อยแล้ว ส่วนกรณีรถไฟฟ้าสายสีเขียว ก็ถึงได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 3/2562 เรื่องการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ระบุว่า โดยที่ปัจจุบันการจัดการบริการขนส่งสาธารณะ
โดยรถไฟฟ้า ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-
แบร์รี่ ช่วงบางหว้า-สนามกีฬาแห่งชาติ ช่วงแบร์รี่-สมุทรปราการ
และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ยังมีปัญหาในการบูรณาการ
ทั้งเรื่องการบริหารจัดการโครงการและการบริหารจัดการสัญญา
ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟฟ้าที่ยังไม่มีความเป็นเอกภาพ
จำเป็นต้องมีมาตรการแก้ไขปัญหา เพื่อให้การเดินรถเป็นไป
อย่างต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายเดียวกัน อำนวยความสะดวกสบาย
ในการเดินทางของประชาชน ผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตรา
ค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่เป็นการกระทบประชาชน
เพื่อให้การเข้าถึงการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่าง
เท่าเทียมและทั่วถึง อันจะเป็นประโยชน์ต่อความเป็นอยู่ที่ดีของ
ประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพต่อระบบคมนาคมขนส่งและ
ระบบเศรษฐกิจของประเทศ

นำมาสู่การตั้งคณะกรรมการทำงาน เจรจาทอรอง แก่
ปัญหาตามขั้นตอน (ไม่ต่างกับสายสีน้ำเงิน)

แต่พอได้ข้อสรุป จะเสนอเข้า ครม. ก็มาถูกกีดกัน
เล่นแง่ โดยพรรคร่วมรัฐบาล (ที่ก่อนหน้านี้ไม่เคยคัดค้าน
มาก่อน)

จนถึงบัดนี้ ยังไม่มีการเสนอให้ ครม.ได้ตัดสินใจ
เด็ดขาด ยังการคาซัง

หนี้สินพอกพูนต่อไป โดยที่จะไปบอกเอกชนให้
หยุดเดินรถส่วนต่อขยายสายสีเขียวที่ช่วยให้ประชาชนได้ใช้
บริการฟรีในปัจจุบัน ก็ทำไม่ได้ เพราะประชาชนจะเดือดร้อน
แต่กทม.ก็ไม่มีเงินไปจ่ายค่าเดินรถให้เอกชน ติดค้างพอกพูน
ไปทุกวัน ๆ ส่วนการขยายสัมปทานเพื่อแก้ปัญหาทั้งหมด
(รวมทั้งภาระหนี้) ก็ถูกขัดขวางไว้

นี่จึงเป็นอีกหนึ่งบทพิสูจน์ความจริงใจตั้งใจของ
นายกฯลุงตู่ ว่าจะมีความเด็ดขาดแค่ไหน

สารลัม